



Wie Wien in Zukunft umflogen wird

Der US-Flugfahrtstrategie und AUA-Kenner Nawal Taneja glaubt, dass Wien als Osteuropa-Hub unter Druck kommt. Den Absturz der AUA findet er „dramatisch“, für Sky Europe prognostiziert er eine Übernahme.

Clemens Neuhold

Erst 400 Mio., dann 600 Mio., 800 Mio., 900 Mio. Euro – die Kosten für den neuen Terminal Skylink des Wiener Flughafens dürften bald die Milliarden-Marke erreichen. Doch ist der skandalumwitterte Skylink überhaupt nötig? Hinter dem Ausbau des Flughafens steckt die Strategie, Wien noch stärker als Drehscheibe für den Flugverkehr nach Osteuropa zu positionieren. Genau diese Hoffnung zerstreut der renommierte Luftfahrtstrategie Nawal Taneja im Gespräch mit *economy*. Seit 40 Jahren berät der US-Professor Fluglinien rund um den Globus und war jahrelang auch für das ehemalige Managementduo der Austrian Airlines Herbert Bammer und Mario Reulka tätig.

Taneja sieht Billigfluglinien weiter im Aufwind. Diese werden, meint der Professor, Verkehrsknotenpunkte wie Wien immer stärker umgehen. Sein Trostpflaster: Er glaubt nicht an einen Bankrott der – für Wien wichtigen – Sky Europe, sondern an eine Übernahme durch einen der großen Billigfluggan-

bieter wie Ryanair, Easy Jet oder Air Berlin.

Wie sehen Sie die Zukunft des Flughafens Wien? Wird er ein bedeutender Knotenpunkt nach Osteuropa bleiben?

In der Ära des Kalten Krieges war der Wiener Flughafen eine extrem wichtige Brücke nach Osteuropa, die Austrian Airlines dadurch exzellent positioniert. Heute, in Folge der Deregulierung der europäischen Luftfahrt, kann jeder überallhin fliegen. Kleine und effiziente Flugzeugtypen wie die Regional-Jets von Bombardier oder Embraer, aber auch moderne Turboprops vom Typ Q-400 (von Bombardier, Anm. d. Red.) ermöglichen den Fluggesellschaften, durchgehend kleinere Destinationen anzufliegen – in Umgehung der großen Verkehrsknotenpunkte. Zusätzlich bieten Billig-Airlines mittlerweile eine bedeutende Zahl an Direktflügen in alle wichtigen Destinationen Osteuropas an.

Apropos Billig-Airlines und Wien: Überlebt Sky Europe?

Zur Person



Nawal Taneja analysiert die weltweite Luftfahrtindustrie seit 40 Jahren. Als Luftfahrtstrategie beriet er staatliche Luftfahrtbehörden rund um die Welt, von den USA über die Philippinen, Belgien und Saudi-Arabien bis hin zu Australien. Mit zahlreichen Fluggesellschaften entwickelte er neue Strategien, um auf

die Umbrüche in der Branche zu reagieren. Mit Österreich verbindet ihn seine Berater-tätigkeit bei Austrian Airlines unter dem einstigen Führer-duo Bammer/Reulka. Der Präsident der Abteilung für Luftfahrt an der Ohio State University kennt die Luftfahrt auch aus der Praxis, er war Präsident einer kleinen US-Charter-Airline. Bücher von Taneja: *Airline Survival Kit: Breaking Out of the Zero Profit Game*, *Simpli-Flying: Optimizing the Airline Business Model*, *Fasten your Seatbelt: The Passenger is Flying the Plane* (2005), *Flying Ahead of the Airplane* (2008).

Foto: privat



Der Flughafen Wien-Schwechat hängt am Tropf der Austrian Airlines. Nach der Übernahme der AUA durch die Lufthansa zweifeln Luftfahrtexperten an der Flughafenerweiterung. Foto: APA/Robert Jäger

Es ist schwer vorzustellen, wie die relativ kleine Billig-Airline auf dem heiß umkämpften Markt überleben kann, in Konkurrenz zu starken Marken wie Ryanair, Easy Jet und Air Berlin. Ich denke, dass es zu einer Konsolidierung bei den Billigfliegern kommen und Sky Europe von einer anderen Airline übernommen wird.

Die Lufthansa schluckt die AUA – mit einer staatlichen Mitgift von 500 Mio. Euro. Was sagen Sie zum „Absturz“ der AUA?

Lange Zeit war die AUA gut in ihrer Osteuropa-Nische positioniert. Sie hatte ein effizientes Streckennetz und mit den MD80 eine passende Flotte. Mit Nachtflügen in Touristenziele gelang es ihr, die Flugzeuge optimal auszunutzen. Kurzum: ein gutes Produkt, eine geschätzte Marke. In den letzten Jahren ist die Situation dramatisch gekippt. Die Kosten blieben zu hoch für den deutlich verschärften Wettbewerb, und die Austrian Airlines nahm zu viele Schulden auf, um neue Destinationen zu erobern. Mit alledem übernahm sich das

Unternehmen. Was den Lufthansa-Deal betrifft: Die Airline steht unter Druck, die Ausgaben weiter zu dämpfen. Mit der Übernahme von Austrian Airlines steigen zwar die Einnahmen der Lufthansa, aber auch ihre Ausgaben.

Hat die Luftfahrt ihren Gipfel überschritten – mit weniger Anbietern und höheren Preisen in der Zukunft?

Die Luftfahrtindustrie wächst weiter, vor allem in Asien und Lateinamerika, man betrachte nur die Expansion von Airlines in den Golfstaaten oder von Turkish Airlines. Auch Billig-Airlines werden weiter wachsen, aber weniger stark. Billig-Airlines werden sich im Wettbewerb besser behaupten, weil die Fluggäste künftig immer stärker auf niedrige Preise setzen werden. Mit dem Ölpreis werden auch die Flugpreise anziehen, manche Billigflugganbieter werden das aber abfedern können. Steigt der Ölpreis signifikant, steigen die Flugpreise durch die Bank, aber wiederum weniger stark bei den konkurrierenden Billigfliegern.

Wie werden sich die großen Luftfahrtgruppen Europas schlagen? Kommt es zu einem Oligopol von Air France/KLM, Lufthansa und British Airways?

Es wird einen heftigen Wettbewerb auf zwei Ebenen geben: innerhalb der drei Allianzen Star Alliance, Oneworld Alliance sowie Sky Team und nicht so sehr zwischen den einzelnen Airlines. Zweitens, zwischen den drei Allianzen und den drei Herausforderern auf der Billigschiene Ryanair, Easy Jet und Air Berlin.

Wird Ryanair der Hecht im Karpfenteich der Billigflieger?

Ryanair wird nicht durch Übernahmen wachsen. Die Airline nimmt der Konkurrenz lieber Marktanteile weg und zieht neue Passagiere an, die zuvor andere Verkehrsmittel benutzt haben. Ryanair erzielt außerdem wachsende Profite mit Nebengeschäften (wie Hotelvermittlung, Vermittlung von Autovermietungen, Unterhaltungsprogramme bis hin zum Glücksspiel an Bord, Anm. d. Red.).